

19.º do 64.º Ano

Lisboa, 16 de Dezembro de 1951

Número 1536

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

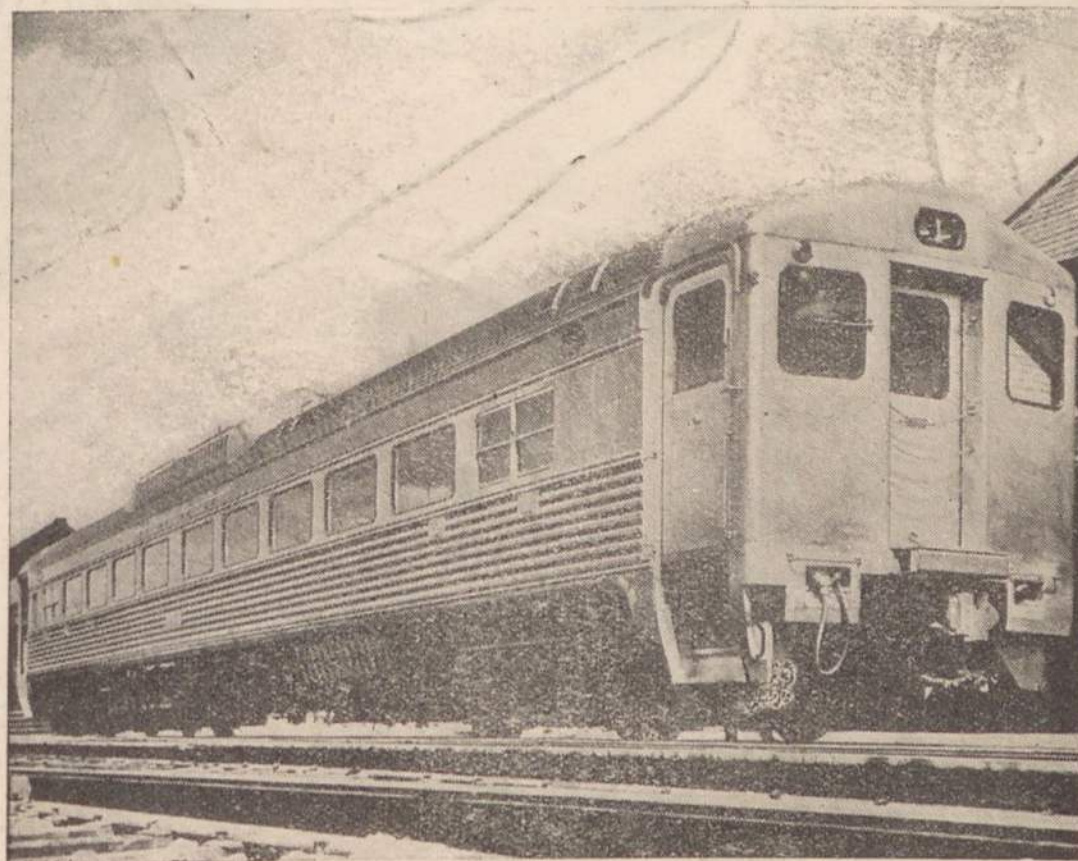
### COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»  
6, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas  
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria  
CAMINHOS DE FERRO

### REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º  
Telefone P B X 20168 — LISBOA



Uma automotora Budd RDC

THE **Budd** COMPANY  
PHILADELPHIA 32 (Pa)

MATERIAL FERROVIÁRIO EM AÇO INOXIDÁVEL

LEVEZA, SEGURANÇA ≡ DURAÇÃO, ECONOMIA DE CONSERVAÇÃO

DIRECÇÃO PARA A EUROPA: 49, Av. Georges V, PARIS (8º)

Representante Geral para Portugal e Ultramar: **CARLOS EMPIS** — Rua de S. Julião, 23 — LISBOA





# TOSSE ?

## BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

GOTAS

XAROPE



# Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS  
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934  
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos) 1904

Correspondente no Porto: CARLOS LOPES PINTO, Rua das Flores, 124

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1536

16 — DEZEMBRO — 1951

ANO LXIV

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal  
(semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números  
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES  
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR  
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO  
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO  
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA  
CARLOS BIVAR

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Eng.<sup>a</sup> CARLOS ROMA MACHADO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Coronel de Engenharia ABEL URBANO  
Major de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALLO  
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ  
ANTONIO MONTÊS  
Escritor AQUILINO RIBEIRO  
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
GUERRA MAIO  
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR  
J. L. COELHO DOS REIS  
J. LEMOS DE FIGUEIREDO



S U M A R I O

Os Caminhos de Ferro Portugueses ao serviço da Nação, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i> . . . . .	387
Ainda a desgraça da nossa riqueza termal, por <i>GUERRA MAIO</i>	389
Notas da Quinzena, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i> . .	391
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional . .	392
Os Ferroviários Portugueses e as suas Actividades Culturais .	393
Há 50 anos . . . . .	395
Visita dos jornalistas do Ultramar ao Jardim Zoológico . . .	395
A Ponte sobre o Tejo em Vila Franca de Xira é inaugurada no próximo dia 30. . . . .	395
Recortes sem comentários . . . . .	396
Espectáculos . . . . .	397
O que todos devem saber . . . . .	397
Parte Oficial. . . . .	398
Linhas Estrangeiras . . . . .	399
Publicações recebidas. . . . .	399



# Os Caminhos de Ferro Portugueses ao serviço da Nação

**N**O Relatório do Conselho de Administração da C. P., apresentado, em 31 de Julho deste ano, à assembleia geral ordinária dos accionistas daquela empresa e referente ao exercício de 1950, lê-se o seguinte, em comentário à baixa de receitas verificada, a partir de 1948, no movimento de passageiros.:

«Teremos, sem dúvida, de rever o serviço de comboios de passageiros, no qual houve, no ano findo, um aumento de percurso de 803.576 Km., procurando-se acomodá-lo às necessidades do público, sem aumento excessivo de encargos para a Companhia.»

Nesse mesmo Relatório lia-se ainda, a propósito dos coeficientes de exploração que, depois da queda brusca de 1948, têm melhorado sensivelmente:

«Afigura-se-nos como certo que, depois da entrada em serviço de novas unidades motoras e do alargamento da exploração económica, já com tanto êxito experimentada, a novos sectores da rede, poderemos regressar a coeficientes não deficitários.»

Se, por um lado, a administração da C. P. pôde realizar severas economias, essas economias não vieram, felizmente, prejudicar o público. Com efeito, os serviços têm sido consideravelmente melhorados, principalmente a partir de 1950, em que entraram em circulação mais 19 magníficas carruagens suíças, com elas tendo-se completado a encomenda de 61 carruagens,

feita em Junho de 1947 à fábrica «Schindler Wagons S. A.».

Nesse mesmo ano, continuaram em circulação, com os melhores resultados, 11 veículos para passageiros, fornecidos pela fábrica sueca «Nohab», as quais prestam serviço atreladas às automotoras daquela procedência.

A renovação do material circulante da C. P. continua em grande ritmo.

Com o objectivo de se conseguir uma sensível diminuição de despesa e, ao mesmo tempo, melhoria do serviço, a Companhia tem posto a circular material Diesel eléctrico, que tem dado excelentes resultados. Em 5 de Setembro do ano transacto, a C. P. assinou, como já tivemos a oportunidade de noticiar, um contrato importante com a Caixa Geral de Depósitos, que outorgou nela como representante do Fundo do Fomento Nacional, conseguindo assim obter, através do Plano Marshall, os meios necessários para a aquisição de 17 unidades motoras Diesel eléctricas, sendo 5 locomotivas de 1.500/1.600 H. P., e 12 locomotivas de 1.350 H. P.

Todo esse material já foi entregue à Companhia que, deste modo, pôde melhorar consideravelmente os seus serviços, conseguindo, ao mesmo tempo, como desejava e se impunha, o embaratecimento dos preços de tracção.

Na Assembleia Geral Extraordinária reunida em 7 de Julho, ficou resolvido, como é também do domínio público, que a Companhia aceitava a concessão de toda a exploração ferroviária do continente, nas condições expressas nas bases constantes



do Decreto-Lei n.º 38.246, de 9 de Junho deste ano, tendo-se firmado, a 14 de Julho, o contrato entre o Estado e a Companhia, pelo qual esta assumiu, finalmente, por direito, o papel que, de facto, tem desempenhado desde o dia 1 de Janeiro de 1947.

Na posse, agora, de todos os meios para poder corresponder ao programa e aos fins para que foi criada, a Companhia espera, com a íntima e imprescindível colaboração do Estado, desenvolver mais a sua acção em benefício directo da economia do País e do interesse e comodidade do público.

Desde 1859, em que se constituiu a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses até hoje, o Estado, com maior ou menor intervenção, nunca deixou de auxiliar as caminhos de ferro, neles reconhecendo sempre um serviço de utilidade nacional. Efectivamente, deve o País a este meio de transportes grande parte do seu progresso. O caminho de ferro, encurtando distâncias, aproximou os centros de produção dos mercados consumidores, permitiu a criação de novas actividades, desenvolveu povoações, chegando mesmo de uma pequena colmeia de ferroviários, como era o Entroncamento, a fazer, sucessivamente, uma freguesia, uma vila e um concelho que será, mais tarde ou mais cedo, uma nova cidade.

Quem percorrer o País de lés a lés, e se der à curiosidade de conhecer a história, embora pela rama, dos progressos de cada terra, da segunda metade do século XIX para cá, encontrará sempre, como um dos seus principais fautores, o caminho de ferro.

Mas o caminho de ferro não tem estado exclusivamente ao serviço do comércio e

da indústria. A sua esfera de acção estendeu-se também ao turismo, e, neste particular, não podemos deixar de assinalar, com o devido relevo, o que o País lhe deve.

A organização, na época estival e começos de outono, de expressos populares, tem contribuído grandemente para o conhecimento das nossas mais belas praias, como a Figueira da Foz, de povoações históricas como Vila Viçosa e de cidades-museus, como Évora encantadora.

O comboio vai hoje a quase todos os pontos de Portugal, atravessando as paisagens mais belas e passando junto das povoações de mais importância.

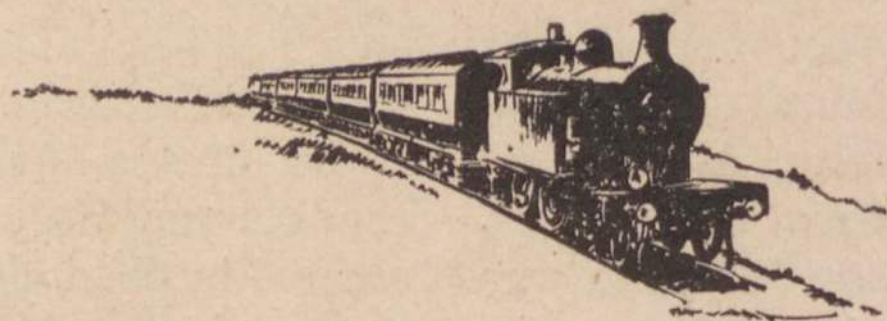
A C. P. criou uma Secção de Turismo, de grande interesse para quantos desejam conhecer melhor o seu País e passar um agradável fim de semana.

Da janela de um comboio avistam-se os mais belos panoramas, as povoações mais encantadoras.

Nunca, como hoje, se viajou tanto em Portugal. Apenas por motivos comerciais? Também com carácter turístico. O português, graças aos serviços da C. P., que se melhoram constantemente, habituou-se a viajar na sua própria terra e, apesar da concorrência da camionagem, não deixa de considerar o transporte ferroviário como o mais seguro, o mais rápido e o mais cómodo.

Fomentador das actividades comerciais e industriais, criador de povoações, e impulsionador do turismo e do gosto de viajar na nossa própria terra, o caminho de ferro tem estado sempre ao serviço da Nação.

R E B E L O   D E   B E T T E N C O U R T





# Ainda a desgraça da nossa riqueza termal

P o r G U E R R A M A I O

**V**EJAMOS agora as nossas principais termas, as quais a não ser a Curia, o Luso e ultimamente Monte Real, Monfortinho e o Banho de Lafões, injustamente alcunhado de Termas de S. Pedro do Sul, que estão em franca prosperidade, pouco ou em nada se engrandeceram, nem em progressos materiais nem em clientela, nos últimos 40 anos, havendo algumas em lamentável decadência, como as de S. Vicente, que, no começo, tiveram a sua auréola a que se não seguiu o desenvolvimento que se esperava. S. Vicente meia dúzia de anos após o começo da sua exploração, tinha três hotéis, bons para a época, várias pensões e hospedarias, que se enchiam a não poderem mais. Passei lá este ano e constatei que dois hotéis, fechados há anos, estavam à venda, ou procurando arrendatário sem o terem conseguido.

S. Vicente tem a sua história, como infelizmente muitas outras na nossa terra e que carece de ser relatada. No começo do século o proprietário das Águas de Entre-os-Rios, Dr. Gaspar Baltar, ao mesmo tempo director dum jornal portuense, recebia todas as tardes, quando veraneava na sua quinta junto ao estabelecimento termal, um influente político da localidade, que vinha tomar café com ele, depois do jantar. Uma noite não apareceu e, no dia seguinte, Gaspar Baltar lia nos jornais que ao seu fiel visitante havia sido concedido o alvará para a exploração duma nascente sulfurosa, no sítio de S. Vicente, a dois quilómetros de Entre-os-Rios.

Melhor fora — digo eu agora — que assim não fosse, pois a freguesia que ia para Entre-os-Rios dividiu-se pelas duas estâncias, sem proveito algum para ninguém e muito menos para o País, que nada ganha com a pulverização de actividades. Entre-os-Rios, devido à afluência de aqúistas, meteu-se a construir um novo hotel, que esteve alguns anos fechado e nunca teve apreciável concorrência e S. Vicente está nas condições a que me referi.

Nas Pedras Salgadas e no Vidago aconteceu coisa semelhante. Uma só estância bastava, visto as águas

se assemelharem, mas apareceram depois novas nascentes, a que os governos não recusaram alvará, o que deviam ter feito, e anos depois aparecia o Sr. Canavarro a querer construir um hotel, junto da sua nascente — Águas Romanas — próximo das Pedras Salgadas, para o que nunca obteve capitais e logo a seguir um outro concorrente o sr. José Pereira Basto, este mais audacioso e que, mercê da sua fortuna, criou uma nova estância — a de Salus — a 800 metros das fontes de Vidago, que dotou com balneário, hoje pertencente à empresa Melgaço, Vidago & Pedras Salgadas. Mas não ficou por aqui, por que à fonte Campilho, ao norte de Vidago, veio juntar-se outro pretenente que registou uma fonte a que deu o seu nome — Vidago-Canhoto. Também este, se a morte o não surpreende, dotaria a localidade de mais uma estância termal!

Agora são os de Chaves, que querem pôr em exploração com hotéis e estabelecimento de banhos as suas nascentes de águas bicarbonatadas, que julgam de grande futuro, por serem quentes enquanto que as outras são frias.

Toda esta abundância de nascentes de água bicarbonatada nasce num perímetro duns escassos 40 quilómetros e se os capitais tivessem aparecido, tínhamos ali não duas estâncias termas, mas certamente uma dúzia.

Não é preciso ir mais longe para demonstrar o erro económico de se ter dado alvarás a esmo e com tanta leviandade, cujas consequências funestas havemos de sofrer séculos sem fim, se lhe não acudirmos com medidas enérgicas e concluentes.

Quem vemos, em regra, nas mesmas estâncias termas? Pessoas tratando das entranhas gastas ou avariadas, da garganta e do reumatismo, mas quase sempre desacompanhadas da família, por que os filhos — de ambos os sexos — aborrecem-se ali de tal maneira, que no ano seguinte não querem voltar e se o fazem bocejam e dizem mal da sorte. O que a mocidade, que acompanha os pais ou os avós, quer é divertirse e para que as termas possam ter o que é preciso necessitam de farta clientela, a fim de esta



permitir um certo número de distrações, torneios, excursões e espectáculos, teatros, cinema, concertos, de forma que a vida da cidade não seja lembrada. O que vemos nós no casino e nos salões de baile do hotel? Dois ou três pares a dançar diante das senhoras sentadas à volta, falando de vestidos e das criadas que estão impossíveis.

O que encontramos nós nas termas onde vamos fazer uma cura? Um grupo de saltimbancos, perdão, de artistas de teatros de feira, que só têm graça por não terem graça nenhuma, umas burricadas à aldeia próxima, sempre acompanhadas das mesmas pessoas e um jogo de cartas, como nos serões provincianos.

Não tomemos Vichy, Carlsbad ou Baden-Baden como exemplo, mas as pequenas estâncias termais francesas consideradas de 3.<sup>a</sup> ordem, Luchon, Cauterets, Chatel Guyon e outras onde se passam temporadas agradáveis e em que não faltam atractivos, inclusivé, companhias teatrais idas especialmente de Paris.

Que fazer? Aplicar aquela fórmula de que para os grandes males grandes remédios. Reduzam-se as nossas 45 estâncias termais a uma dúzia, o máximo quinze, por não poderem ser seis ou sete, e dêem-se às que escaparem da selecção, todos os elementos de vida e de progresso a que têm legítimo direito.

O problema é, porém, delicado demais para ser tomado de ânimo leve. Há interesses criados e legítimos, que é preciso ter em conta, há sentimentos de bairrismo que é necessário respeitar e tradições que se não podem facilmente destruir. Mas tem que se fazer e que encarar o problema com largueza de vistas e com os olhos postos no futuro. Queria a Ordem dos Médicos fazer a escolha? Haveria no País o bom senso necessário para, diante dessa escolha, proceder a uma selecção, tendo em conta a obra realizada nas termas escolhidas por aquela douta agremiação e tendo igualmente em conta a localidade e os seus meios de comunicação? Tudo isso é possível, se bem que seja difícil.

Escolhidas as 12 ou 15 estâncias termais, que fazer das outras? Algumas poderia o Estado expropriá-las e dar-lhes outra aplicação, utilizando os seus hotéis e pensões em escolas agrícolas ou outras e delegações administrativas com que conviria dotar a região. Outras poderia o Governo retirar-lhes o alvará sob o pretexto, aliás lógico, de que nada fizeram no sentido duma exploração condigna. Algumas poderiam ser conservadas como estâncias regionais, às quais não se lhes daria o direito de fazerem publicidade.

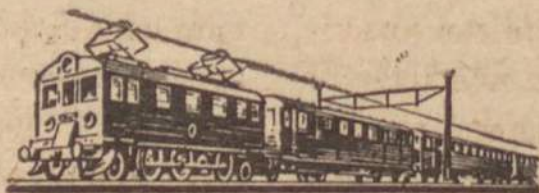
Ainda havia outra vantagem. A de impedir que nelas se gastasse mais dinheiro em obras e em melhoramentos, sem possível remuneração. O bairrismo — que eu muito aprecio e que é digno dos maiores louvores — comete por vezes erros, que não só recaem nos seus autores mas igualmente na colectividade.

Ora reduzidas as nossas termas a 15, por exemplo, ainda ficávamos com 600.000 habitantes para cada uma e assim já poderia haver compensação para os capitais investidos e a investir. Devo, porém, aqui declarar que este apêlo não me é pedido por quem quer que seja; é de minha inteira iniciativa, filha de muitos anos de estudos sobre esse magno exemplo, que para mim é o turismo.

Ninguém suponha que a nossa riqueza termal, num futuro mais ou menos próximo, possa chamar a Portugal aquistas estrangeiros. Não, ninguém vem nem virá ao nosso País fazer curas de águas, o que representa um grande gasto de tempo e que é mais fácil fazê-las nas suas terras. Hão de continuar a vir aquistas do Brasil e das nossas províncias ultramarinas, mas a grande maioria é, e há-de ser, da gente de cá. Turistas estrangeiros hão-de vir, mas por outros motivos e para os chamar não nos faltam atractivos.

Para terminar estas considerações, devo consagrar algumas linhas à última estância visitada, as Caldas da Cavaca, próximo de Aguiar da Beira e de que se está fazendo certa publicidade. Cheguei lá de automóvel à noite, sob um luar do velho romantismo. Duas pensões, ambas com sacada corrida e olhando o vale e o estabelecimento termal. Uma dúzia de hóspedes jogava a bisca na sala de visitas. Já tínhamos jantado e fomos para os quartos, que se abriam atraentes para um longo corredor. Água encanada, camas macias e vasto guarda-fato. Aqui está uma pensão que bem podia chamar-se hotel, mas vim a saber — o que não era novo para mim — que os hoteleiros preferem hoje dar às suas casas o nome de pensão, por que os fregueses fogem dos hotéis, onde — a seu ver — lhes cobram mais caro.

Na manhã seguinte foi a visita ao balneário e à «buvete». Esta com uma graciosa rapariga, de cores sadias a servir-nos e aquele bem posto, com lambris de mármore e com tinas de primeira categoria. Abalámos com pena, pois o sítio é aprazível e tranquilo. Os hóspedes eram poucos, mas a coragem do proprietário é que me pareceu grande para se abalançar a uma obra daquelas, de difícil e problemática remuneração.





# Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

## Visita à Metrópole dos Jornalistas do Ultramar

POR louvável iniciativa do sr. Ministro do Ultramar, comandante Sarmento Rodrigues, um dos grandes obreiros da unidade espiritual do Império, os jornalistas do Ultramar vieram de visita à Metrópole, onde, recebidos carinhosamente pelas entidades oficiais, encontraram sempre, em toda a parte, um ambiente de viva simpatia e alta consideração.

Se a iniciativa do sr. comandante Sarmento Rodrigues constituiu, em primeiro lugar, uma expressiva homenagem aos trabalhadores da Imprensa ultramarina, no fundo ela representou também a consagração da profissão jornalística como um dos mais nobres fautores da unidade nacional. E' pela primeira vez, no nosso País, que a Imprensa e os seus trabalhadores são alvo de uma homenagem verdadeiramente justa.

Após, o banquete oferecido, no dia 1 de Dezembro, pelos jornalistas da Metrópole, os jornalistas do Ultramar foram recebidos pelo Chefe do Estado, que lhes dirigiu palavras de alto apreço pela sua missão, que é a de contribuir para a grandeza do Império; e pelo sr. Presidente do Conselho, que se mostrou sensibilizado pela gentileza da visita. No dia 9 de Dezembro, como último acto de consagração oficial, o sr. comandante Sarmento Rodrigues ofereceu um banquete em honra dos jornalistas do Ultramar, o qual se revestiu de especial e alto significado, pois além do discurso do sr. Ministro do Ultramar foi lida uma mensagem do sr. Presidente do Conselho, que também quis associar-se àquela justa homenagem à Imprensa e deseja que a visita seja não só mais vezes repetida mas, também, retribuída pelos jornalistas metropolitanos.

## Correia Marques

O grande jornalista Correia Marques — que é um modelo raro de camaradagem — recebeu, há dias, da parte dos seus mais chegados e quotidianos colaboradores de «A Voz», uma sensibilizante prova de quanto é querido e admirado na redacção do seu jornal.

Não é verdadeiramente jornalista quem não tiver, a enobrecer a sua profissão, espírito de camaradagem e solidariedade. Correia Marques pertence ao número dos que fazem da sua profissão não um modo de vida como qualquer outro, mas, acima de tudo, um sacerdócio. Com efeito, o ilustre director de «A Voz», que acaba

de completar mais um ano de actividade naquele alto posto, dando ao exercício da sua nobre profissão não apenas o seu talento, a sua cultura, mas, também, o seu espírito de sacrificio, tantas vezes posto à prova ao longo de perto de quarenta anos de jornalismo, fez da sua redacção, onde só contamos amigos, uma escola de camaradagem.

Daqui, destas colunas, saudamos, amistosa e sinceramente, com a admiração de sempre, o grande jornalista e querido amigo Pedro Correia Marques.

## Actor Estevão Amarante

QUANDO, há poucos meses, no Teatro da Trindade, o pano desceu sobre o terceiro acto da peça «João da Lua», corremos ao camarim de Estevão Amarante para felicitar o grande actor pela sua magnífica interpretação. A peça tinha sido criada em Paris por Louis Juvet — um dos maiores mestres da cena francesa. Devia ter sido brilhante, extraordinária, a sua interpretação. Juvet, para quem o talento era, de certo modo, uma longa paciência, trabalhava demoradamente os seus papéis, e só depois de os ter decorado e estudado de dentro para fora e de fora para dentro é que vinha representá-los perante o público. Nunca menos de dois meses de ensaios, consecutivos, de dia e de noite, com uma persistência, com um amor, com uma meticulosidade, que fariam o desespero e causariam a ruína de qualquer empresário português. Ora Estevão Amarante teve, apenas, doze dias para estudar o seu papel e erguer uma figura humana, embora estranha para o nosso meio. «João da Lua» deve ter sido o papel mais difícil, de maior densidade psicológica, de toda a carreira do grande actor agora desaparecido.

Amarante foi, de facto, um grande actor. Na revista, na opereta, na alta comédia, a sua personalidade tinha sempre ensejo de criar um tipo, uma figura, um momento de beleza. Todas as vezes que queria, tinha o público na mão. E' claro que o que mais o popularizou não foram os grandes papéis na alta comédia, mas, na revista, os tipos de recorte pitoresco.

As plateias cultas e as plateias populares admiravam-no e estimavam-no. A morte, inesperada, do grande artista causou em todas as camadas sociais a maior tristeza. O seu funeral, em que se incorporaram milhares de pessoas, constituiu uma das mais impressionantes homenagens fúnebres que, a artistas de teatro, Lisboa tem assistido, desde os falecimentos de João Rosa e Angela Pinto até hoje.



## REVISTA DAS REVISTAS

# Panorama Ferroviário Internacional

*A vontade de conhecer novos meios, novos caracteres, gente irmã, continua a aquecer em mim um entusiasmo crescente pelas viagens. Conhecido o meu País, tenho divagado pela Espanha, onde muitas já são as cidades que conheço e admiro.*

*Desta vez transportei-me a Salamanca — visita que me foi calorosamente recomendada pelo infatigável viajante e jornalista culto que é o nosso director Carlos d'Ornellas. Não quero neste introito descrever Salamanca. Tal descrição está sobejamente feita nos guias de turismo e da literatura das viagens. Quero, sim, mostrar mais uma vez o meu apreço pelo comboio como meio de viajar. Há quem se apavore só por imaginar-se numa viagem a Paris dentro dum comboio durante dia e meio. Pessoas que tal sentem não sabem ler na alma psicológica das viagens; imaginam que viajar é tão somente admirar monumentos e comparar estilos no interior bafiento dos museus e das catedrais. Não aprenderam a conviver, estudar caracteres, cultivar amizades, praticar idiomas, informar-se directamente pela controvérsia sobre os costumes de outros povos. E' nas viagens íntimas, sem excessos de dignidade a monotonizar o pequeno e familiar ambiente dum compartimento, que melhor se conhece o fácieis temperamental dos povos. Nas viagens e nos restaurantes.*

*Lembro-me bem de todas as viagens que faço, ora nos nossos comboios, ora no Sud ou Lusitânia-Expresso. Transformo-as sempre num pequeno curso de psicologia, tanto mais que considero o viajar como uma universidade autêntica.*

*Tenho a certeza que todos os que viajam e recolhem os instantâneos da sua digressão num Diário Íntimo corroborarão o meu parecer. Nenhum outro meio de transporte como o comboio é rico de cambiantes e espécies humanas. E é por isso que hoje, afora alguns apressados homens de negócios, todo o viajante do nosso País e da Europa prefere incondicionalmente o aconchego cómodo do clássico comboio.*

V. CALDAS NOGUEIRA

## O crédito norte-americano à «Renfe»

O «Export-Import Bank», com a aprovação do Administrador de Cooperação Económica, de acordo com o título I, capítulo XI da «General Appropriation Act» de 1951, concedeu à Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis um crédito não superior a sete milhões e meio de dólares.

A reconstrução do sistema ferroviário foi empreendida em 1949, segundo um plano que representa inversões de uns 6.000 milhões de pesetas no mercado nacional, cobertas mediante a emissão de obrigações, e uma quantidade de divisas estrangeiras equivalentes a 70 milhões de dólares, para a compra de equipamentos essenciais, financiada na sua maior parte à base de créditos. Em fins de 1950, mais de um terço das inversões nacionais previstas haviam sido realizadas, e aproximadamente dois terços das pressupostas em moeda estrangeira haviam sido levadas a cabo.

O programa de reconstrução financia três tipos de compras: carris e acessórios, no valor de 1,3 milhões de dólares; equipamentos de sinalização, no valor de 1,2 milhões; locomotivas eléctricas, subestações e material para electrificação, no valor de 5 milhões de dólares. Os carris e acessórios são precisos para fazer frente às necessidades mais urgentes, especialmente para substituir os carris gastos ou de pouco peso em troços de linhas importantes para o tráfego internacional, e nas áreas onde abunda a produção mineira do país.

Os equipamentos de sinalização destinam-se a duas das sete zonas em que se encontra dividida a «Renfe». As outras cinco foram já objecto da atenção e estão em realização os projectos respectivos.

As locomotivas, subestações e demais material eléctrico são necessários para realizar a electrificação de dois troços importantes na linha que se estende desde a fronteira francesa até ao estreito de Gibraltar. Outros dois troços se encontram já electrificados, um desde 1929, e o outro desde 1945.

A electrificação dos tramos que este crédito compreende permitirá à «Renfe» fazer desaparecer importantes pontos de congestionamento do tráfego, aumentar as suas cargas e realizar economias no consumo do carvão, parte do qual será importado.

O mecanismo deste crédito é análogo ao dos previamente concedidos a Espanha: juro de 3 por cento anual, pago por semestres e amortização em vinte anos, a partir de um prazo de cinco anos, com a garantia do governo espanhol.





O sr. General Raúl Esteves, então Administrador da C. P., e o Subdirector Geral, sr. Eng.º Pereira Barata, depois de felicitarem, na noite de 14 de Janeiro de 1950, o maestro da Banda do Ateneu, pelo concerto realizado na Cantina da Calçada do Duque

## OS FERROVIÁRIOS PORTUGUESES E AS SUAS ACTIVIDADES CULTURAIS

# Banda do Ateneu Ferroviário

O «Ateneu Ferroviário», prestigiosa Associação cultural do pessoal da C. P., cuja sede está instalada na Travessa do Fala-Só, n.º 9 1.º, possui, há alguns anos, como um dos seus melhores títulos, uma excelente Banda de Música, cuja regência está entregue ao distinto maestro sr. Leonel Ferreira. Não é esta a primeira vez que nos referimos à sua existência e à sua brilhante actuação. Constituída, presentemente, por 47 figuras, na sua totalidade ferroviários de várias profissões, a Banda do Ateneu Ferroviário tem marcado notavelmente as suas actividades, sendo considerada, e isto sem favor, um dos melhores agrupamentos musicais do País.

Detentora de um magnífico reportório, que compreende peças e marchas de compositores célebres, a Banda do Ateneu popularizou-se, tendo abrilhantado, com a sua valiosa colaboração, várias festas.

A sua actividade, de Janeiro do corrente ano até agora, não foi pequena, como se vai ver pelo resumo que, em seguida, inserimos:

Janeiro: Nos dias 13, 14 e 15, abrilhantou, no Barreiro, as festas de inauguração de 3 novas viaturas automóveis da Associação Humanitária

dos Bombeiros Voluntários dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Abril: No dia 8 participou nas festas comemorativas do 56.º aniversário da Academia Recreio Familiar Almadense, de Almada.

Maio: No dia 6, na Vila de Sintra, abrilhantou o almoço da Festa Anual de confraternização dos Antigos Combatentes da Grande Guerra e nesse mesmo dia, a convite da respectiva Câmara Municipal, realizou, naquela vila, um magnífico concerto que encantou a numerosa assistência.

Julho: A 8 e a 21, a pedido da Câmara Municipal de Lisboa, realizou dois belos concertos, respectivamente, no Jardim da Estrela e no Jardim da Praça José Fontana. Ainda nesse mês, a 14, no Parque Dr. Oliveira Salazar, do Barreiro, deu um concerto, colaborando, assim, nas festas de beneficência que se realizaram, naquela progressiva vila, a favor das criancinhas pobres, por iniciativa do Asilo D. Pedro V.

Agosto: A Banda deslocou-se a Pampilhosa do Botão, a fim de tomar parte activa nas festas de «O Dia do Ferroviário»; no dia 18, realizou na



Feira Popular de Espinho um concerto, que foi muito aplaudido; nos dias 19 e 20, participou, com grande êxito, em S. Paio de Oleiros, nos festejos ali organizados em honra de Nossa Senhora da Saúde; nos dias 25, 26 e 27, participou nos festejos realizados em Sarnada do Vouga em honra de Santo Amaro, Patrono dos Ferroviários da Linha do Vale do Vouga, tendo tomado parte na procissão que percorreu a linha férrea que circunda aquela estação e realizando concertos à noite, no Areal das margens do rio Vouga.

Setembro: Concerto na Praça Pública de Estremoz, por ocasião das festas da Exaltação da Santa Cruz, levadas a efeito, naquela cidade, nos dias 2, 3 e 4. A Banda, que foi aplaudidíssima, teve, ao chegar à estação do caminho de ferro, uma entusiástica recepção, tendo sido cumprimentada com todas as honras oficiais.

Finalmente, no dia 16 desse mês, a Banda participou, no Estoril, nas cerimónias da trasladação dos restos mortais do sr. Fausto de Figueiredo, tendo aberto o cortejo.

A Banda do Ateneu Ferroviário, pelos serviços que tem prestado e pelo prestígio que conquistou, é credora da gratidão e do carinho da família ferroviária portuguesa. Ela honra, com efeito, a numerosa classe dos nossos ferroviários.

O Ateneu Ferroviário, que tem actualmente nos srs. Vinício Viegas e Victor Afonso, dois dedicados elementos, sem contar, é claro, com muitos outros, é uma verdadeira associação cultural, cuja acção se desenvolve através das seguintes secções: cénica, desportiva, educação física, escolar e musical, estando filiado nas Associações de Basquetebol e de Ténis de Mesa de Lisboa e na Federação das Sociedades de Educação e Recreio.



A Banda do Ateneu Ferroviário durante o concerto, na Cantina da Calçada do Duque, na noite de 14 de Janeiro de 1950



# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Dezembro de 1901)

## Linhas Portuguesas

**Ramal de Extremoz.** — O sr. ministro das obras publicas mandou elaborar, com a maxima brevidade, o projecto e orçamento do ramal de caminho de ferro de Extremoz a Villa Viçosa, tendo-se em conta a ulterior continuação até Elvas.

Depois de acompanhar el rei a Villa Viçosa, o sr. engenheiro Justino Teixeira, acompanhado pelos srs. engenheiros Perfeito de Magalhães e Magalhães Braga, foram estudar o traçado d'este ramal.

**Segunda via.** — Vão muito adeantados os trabalhos d'esta construcção entre Gaia e Espinho, achando-se já a via assente até além de Valladares. Além do pessoal superior, o numero dos trabalhadores excede 200. Espera-se que em maio proximo a segunda via entre em exploração, o que permitirá accelerar a marcha de alguns comboios e o augmento de muitos outros.

**Benguella.** — De janeiro a novembro d'este anno foi arrecadado na alfandega de Lisboa a quantia de réis 26:622\$195, proveniente do imposto de 10 réis em kilogramma de algodão em rama ou caroço, que nos termos da carta de lei de 17 de agosto de 1899 constitue uma das receitas destinadas á construcção do caminho de ferro de Benguella.

No mez de novembro findo, o rendimento d'este imposto foi de 2:261\$400 réis.

## Os caminhos de ferro da Europa em 1901

Temos presente a estatistica dos caminhos de ferro da Europa que se achavam em exploração no principio do corrente anno. Segundo essa estatistica, a extensão das rêdes nos diversos paizes da Europa offerecia, áquella data, o seguinte quadro comparativo:

A Allemanha tinha 51.391 kilometros; a Austria-Hungria 36.883; a Belgica 6.345; a Dinamarca 3.001; a Hespanha 13.357; a França 42.827; a Inglaterra e Irlanda 35.186; a Grecia 972; a Italia 15.787; o Luxemburgo 466; a Noruega 2.053; a Hollanda 2.743; Portugal 2.376; a Romania 3.098; a Russia e a Finlandia 48.107; a Servia 578; a Suecia 11.320; a Suissa 3.783; a Turquia, Bulgaria e Rumelia 3.142; Malta, Jersey e Man 110.

A totalidade de kilometros das rêdes da Europa era de 283.525.

No principio do anno de 1900, esta mesma totalidade era de 278.337, havendo pois um augmento de linhas construidas que representam 5.188 kilometros.

Nesta estatistica é a Russia que figura com o maior numero de kilometros construidos.

Proporcionalmente com a população a rêde dos caminhos de ferro da Suecia é a que tinha o maior numero de kilometros construidos, calculando-se 2.240 kilometros por cada milhão de habitantes.

Proporcionalmente com a superficie do territorio é a Belgica que occupa o primeiro lugar, calculando-se 2.190 kilometros de linha ferrea por cada 1.000 kilometros quadrados.

Portugal augmentou um pouco mais as suas linhas do que a Noruega, e um pouco menos que os Paizes-Baixos.

## Visita dos jornalistas do Ultramar ao JARDIM ZOOLOGICO

A convite do Conselho de Administração do Jardim Zoológico, os jornalistas do Ultramar visitaram, na tarde do dia 10 deste mês, aquele formoso parque. Acompanharam-nos na visita os srs. Professor Fernando Emídio da Silva; dr. José Coelho da Cunha; José Jacinto Parreira; architecto Raúl Lino e dr. Viegas Frade.

Foi com encanto que os jornalistas percorreram as magníficas instalações do Jardim Zoológico, em especial o Jardim dos Pequeninos, os jardins do palácio Farrobo e a escadaria monumental.

No acolhedor restaurante do parque, onde lhes foi oferecido um chá, os ilustres visitantes foram recebidos por um grupo de distintas sanhoras, entre as quais a sr.<sup>a</sup> de Emídio da Silva.

Num discurso de belo recorte literário, o sr. Prof. Fernando Emídio da Silva, ao saudar os jornalistas, dirigiu-lhes um apelo no sentido de que fossem intérpretes junto das autoridades governativas das províncias ultramarinas das necessidades do Jardim Zoológico, de forma a que este venha a possuir todas as espécies de que carece.

Em nome dos convidados, usou da palavra, para agradecer a recepção e as amabilidades com que foram distinguidos, o sr. dr. Alfredo Diogo Júnior, chefe da redacção do *Diário de Luanda*, tendo prometido que, tanto ele como os seus camaradas, diligenciariam, junto dos governos das suas respectivas províncias, para que o jardim começasse a receber as espécies de que necessita.

## A PONTE SOBRE O TEJO EM VILA FRANCA DE XIRA é inaugurada no próximo dia 30

A ponte sobre o Tejo, em Vila Franca de Xira, que vem ao encontro de uma antiga e justa aspiração daquele concelho ribatejano, é solenemente inaugurada no próximo dia 30, com a assistência do Chefe do Estado, membros do Governo e outras individualidades civis e militares, representantes de várias Câmaras Municipais, organismos corporativos e representantes das forças vivas do progressivo concelho.

A ponte, que é uma das mais importantes obras de engenharia do País, foi ultimamente visitada pelo sr. Ministro das Obras Públicas e pela Ordem dos Engenheiros.

O sr. Eng.<sup>o</sup> Carlos Craveiro Lopes Couvreur, director dos Serviços de Pontes da Junta Autónoma de Estradas, na sessão quinzenal da Secção de Engenharia Civil da Ordem dos Engenheiros, realizou na noite de 12 do corrente uma palestra, que foi ilustrada com a projecção de fotografias e de um filme documentário.



# Recortes sem comentários

## Para parecer mais nova...

O sr. dr. António Paisana, inspector da Polícia Judiciária, concluiu e vai enviar ao Tribunal da Boa Hora um processo em que Maria Marques, profissional do género variedades, é acusada de, em 1948, ao desembarcar do vapor «Quanza» em Angola, ter apresentado um bilhete de identidade falsificado na data do nascimento. Interrogada, confessou ter ela própria, por seu punho, diminuído em dez anos a idade constante do bilhete de identidade — para parecer mais nova...

(Do *Diário de Lisboa*)

## O caçador e a cobra

Os leitores não deixaram, por certo, de apreciar a notícia há dias publicada nos jornais descrevendo-nos a luta terrível que um agricultor de Pemba, Rodésia do Norte, chamado Terence Clarke, teve que sustentar com uma cobra pitão, que media mais de três metros de comprimento.

O agricultor estava de cócoras, a matar antílopes, em frente do seu jardim. De repente sentiu uma pancada na cabeça e viu-se enleado pela referida cobra pitão, que se lhe enrolou no pescoço e lhe imobilizou o braço direito.

Chamou então pelo criado indígena que o acompanhava, mas só lhe responderam as rãs, a coaxar nos charcos, indiferentes aos apuros em que se via. O que valeu foi que Terence não largou a espingarda e munido de um pequeno canivete que tinha no bolso das calças, cortou a espinha dorsal da cobra e deu-lhe um tiro na cabeça. Depois, no dia seguinte, mediu o animalzinho que tinha mais de três metros de comprimento e dez centímetros de diâmetro.

Claro está que não nos custa nada acreditar na terrível façanha de Terence Clarke, matador de antílopes e de cobras pitão. A sua odisséia não tem nada de inverosímil, pelo menos em Africa, onde existem antílopes, cobras pitão e outros elementos indispensáveis ao desenvolvimento destas emocionantes histórias. E eis porque piamente acreditamos na extraordinária aventura de Terence. O que estranhámos é que não se tivesse medido a cobra, logo no mesmo dia, pelo menos a palmos, no caso de não haver uma fita métrica à mão. Assim, quem nos pode garantir que a cobra, medida no dia seguinte, fosse, precisamente, a mesma que Terence matou na véspera?

Não se podia dar o caso de ser outra, visto estarmos em Africa e haver por cá tanto antílope, tantas cobras, e tantos caçadores?

FERNÃO VASQUES

(Da *União*, de Lourenço Marques)

## Conselhos úteis

E' conveniente saber que algumas substâncias alimentares, sãs e nutritivas em separado,

tornam-se altamente prejudiciais para a saúde quando tomadas conjuntamente, ou durante a digestão de uma delas.

Assim:

Cerveja e leite: causou a morte do Presidente dos Estados Unidos da América, Franklin Pierce.

Pêssego e leite: origina cólicas no estômago.

## A rede de cobre



Todos os carros eléctricos têm, no tejadilho, uma vara de aço, na ponta da qual gira incansavelmente uma pequena roda, em permanente ligação com um fio condutor por onde circula a energia indispensável ao bom andamento e iluminação do veículo. A extensão total de toda esta rede de fios de cobre é de 164 quilómetros que precisam, para se sustermem em condições de segurança, de 414 quilómetros de cabo de arame, 51.000 isoladores e 7.700 postes e apoios.

São inúmeros e incessantes os cuidados requeridos por este complicado sistema de cabos aéreos. Pessoal especializado vigia constantemente esta rede, substituindo por ano 6 a 7 quilómetros de fio. Tão rigorosa é esta vigilância que a Companhia Carris, de há alguns anos para cá, não registou uma única fractura neste sistema de condutores.

Por intermédio destes serviços, foram reparados em 1950 cerca de 2.000 postes e atendidas 1.600 chamadas de pronto-socorro (a maioria das quais para socorrer veículos que não pertenciam à Carris).

Todos estes trabalhos que com outros se ligam em perfeita sincronização representam o fruto de uma longa experiência e de um cuidado constante, postos ao serviço dos transportes colectivos que a Companhia Carris mantém

## «AO SERVIÇO DE LISBOA»

9

Série de resenhas, por meio das quais a C. C. F. L. o porá ao corrente de alguns aspectos da sua organização, necessária para proporcionar ao Público um serviço eficiente de transportes.

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA



Vinagre e muito sal nas saladas: originou a morte de uma dactilógrafa inglesa.

Peixe cozido: comido no dia seguinte, sem ser novamente fervido, tem causado muitos casos fatais.

Figos e vinho: ocasionam dores no estômago.

Melancia e vinho: dores no estômago e vômitos.

Melancia e chá: idem.

Queijo e cebola: atraza a digestão.

Queijo e carne: idem.

(De O Regional)

### Soldados britânicos mortos à punhalada

ISMAILIA, 9 — Egípcios mataram à punhalada dois soldados britânicos no bairro árabe de Ismaíia, na zona do Canal de Suez, ontem à noite. Um outro soldado foi ferido.

Toda a cidade de Ismaíia está vedada às tropas britânicas, tendo um porta-voz britânico dito que três homens tinham perdido o caminho.

Os homens foram anteriormente vistos junto da bilheteira do cinema da guarnição onde um filme de crimes estava a ser projectado.

Em Ismaíia tem havido tranquilidade desde há cerca de uma semana depois dos britânicos terem decidido retirar todas as suas forças da cidade e as autoridades egípcias terem prometido colaborar na repressão ao terrorismo.

Os três soldados tinham sido também roubados. O soldado ferido encontra-se em perigo de vida.

Ontem à noite foram lançadas bombas contra dois veículos do exército britânico que seguiam por estradas autorizadas perto da cidade, mas não houve prejuízos ou vítimas.

Um porta-voz britânico disse hoje que a parte restante da zona se encontrava tranquila. — (R.).

(Do Diário de Coimbra)

### Falso padre indiano

Aquele Libório Santana, que também usa os nomes de José Santana de Sousa e de Raúl Santana, que se intitulava padre indiano e que, nessa qualidade, burlou diversas pessoas de boa fé, foi detido no Porto.

Preparava-se o Libório para embarcar num comboio da linha do Douro, quando na estação de S. Bento a polícia lhe deitou a mão.

Depois, foi interrogado pelas autoridades e as suas declarações reduzidas a auto, sendo entregues já a quem de direito, para que se tome uma decisão sobre o rumo a dar ao falso padre.

(Do Diário de Coimbra)

### Invento português

NOVA BEDFORD — O português José Pacheco Correia, que conta actualmente 62 anos e veio para os Estados Unidos aos 9, inventou a primeira máquina inteiramente automática para a fabricação de agulhas para os penteadores das fábricas de tecidos de algodão.

As agulhas, do tamanho aproximado das vulgares agulhas de gramofone mas com um terço da sua espessura, são fabricadas à média de duas por minuto. — (ANI).

## ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

### CINEMAS

COLISEU — Às 21 — Nova Companhia de Circo.

EDEN — Às 21,30 — «Nenhum homem era dela».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «O monstro invisível».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais

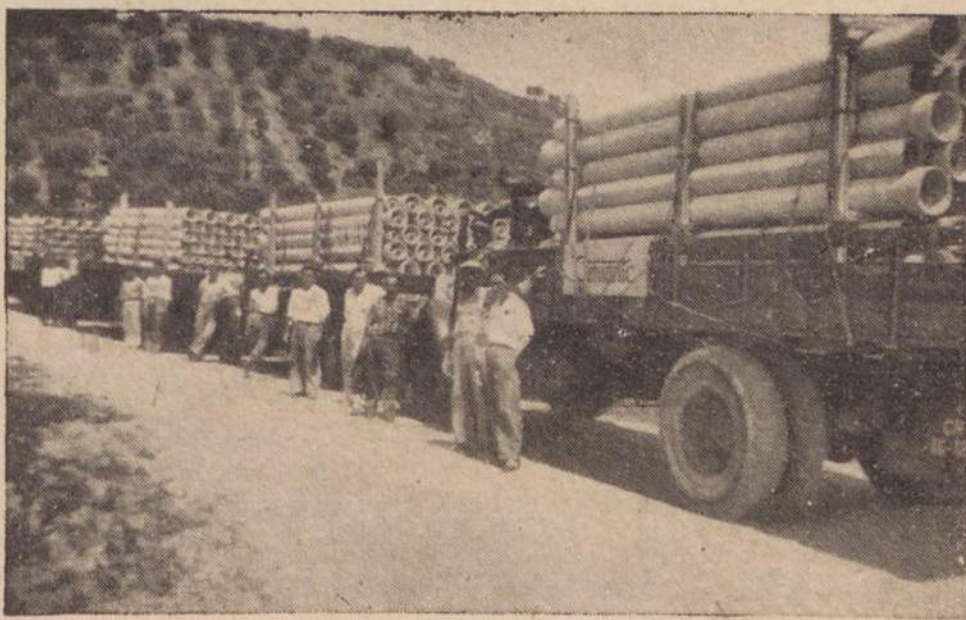
## O que todos devem saber

### É preciso vacinar os cães antes do fim do ano corrente

A Câmara Municipal afixou editais, avisando que é obrigatória a vacinação anti-rábica nos cães com mais de quatro meses de idade. A aplicação da vacina, que é feita gratuitamente, está a cargo dos postos camarários, que funcionam nas estações de limpeza do Município, devendo os caninos ser apresentados devidamente açamados. Naqueles postos, onde também se faz gratuitamente a aplicação de outras vacinas preparadas em laboratórios legalmente autorizados, o prazo para este tratamento termina em 31 do corrente, não se passando licenças camarárias a quem não apresentar documento comprovativo de vacinação, em qualquer dos seguintes postos, dados com a indicação dos dias e das horas do seu funcionamento:

Posto Central — Rua D. Luís I, às segundas, terças, quartas e sextas-feiras, das 9 às 40 e das 6 às 17 horas; Posto Norte — Azinhaga dos Ameixiais, todos os dias, excepto aos sábados e domingos, das 11 às 12 horas; Posto Oriental — Rua de Marvila, 59, às quintas-feiras, das 9 às 10 e das 16 às 17 horas; Posto Ocidental — Calçada da Boa-Hora, aos sábados, das 9 às 10 e das 16 às 17 horas.

## TUBOS DE FIBROCIMENTO COM BOCA



## A CIMIANTO

Resolve todos os problemas de regas, distribuição de águas, esgotos e ventilações

Dirigir consultas a

Sociedade Técnica de Hidráulica, SARL

Rua Joaquim António Aguiar, 41-1.º — LISBOA

Telef. 4 0798 — 5 7127 — 5 7128

FÁBRICA: Cortes da Quintinha — ALHANDRA

Telef. ALHANDRA 62



Caminhos de Ferro Portugueses  
Comissão do Museu Ferroviário (CMF)

N.º





# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Presidência do Conselho

O «Diário do Governo», n.º 240, I série, de 17 de Novembro, publica o seguinte:

#### Secretaria

Segundo informação do Gabinete do Ministério das Comunicações, o texto da tarifa de operações acessórias anexa à Portaria n.º 13:718, publicado no «Diário do Governo» n.º 219, 1.ª série, de 23 de Outubro último, e cujo original se encontra arquivado nesta Secretaria, saiu com uma inexactidão, que deve ser rectificada pela forma indicada:

No n.º 11 do artigo 13.º da supracitada tarifa, onde se lê:

«... Quando usar desta faculdade e a carga for efectuada...»,

deve ler-se:

«... Quando usar desta faculdade e a descarga for efectuada...».

Secretaria da Presidência do Conselho, 15 de Novembro de 1951. — O Chefe da Secretaria, *Manuel José Francisco de Almeida Castelo Branco*.

O «Diário do Governo» n.º 249, I série, de 28 de Novembro, publica o seguinte:

Segundo informação do Gabinete do Ministério das Comunicações, o texto da Tarifa de operações acessórias, aprovada pela portaria n.º 13:718, de 23 de Outubro último, e publicado no «Diário do Governo» n.º 219, 1.ª série, da mesma data, saiu com a inexactidão seguinte, que deve ser rectificada pela forma indicada:

Na alínea e) do n.º 2) do artigo 14.º «Resguardo de mercadorias», onde se lê:

As taxas pela utilização de vagão completo...

deve ler-se:

As taxas pela utilização de vagão fechado...

Secretaria da Presidência do Conselho, 26 de Novembro de 1951. — O Chefe da Secretaria, *Manuel José Francisco de Almeida Castelo Branco*.

### Junta Autónoma de Estradas

O «Diário do Governo», n.º 273, III Série, de 24 de Novembro, publica o seguinte:

#### Direcção dos Serviços de Pontes

##### Construção da passagem superior à linha férrea na estrada nacional n.º 261

Faz-se público que no dia 18 de Dezembro de 1951, pelas 15 horas e 30 minutos, na sede da Junta Autónoma de Estradas, perante a respectiva comissão, se procederá ao concurso público para arrematação da empreitada de construção da passagem superior em referência.

Base de licitação, 660.595\$.

Depósito provisório, 16.515\$.

O depósito definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação.

O processo de concurso, incluindo o respectivo programa, acha-se patente todos os dias úteis, das 9 às 12 e das 14 às 17 horas, na Direcção dos Serviços de Pontes, Avenida do Almirante Reis, 247, 2.º, esquerdo, e na Direcção da Estrada do distrito de Setúbal.

Direcção dos Serviços de Pontes, 21 de Novembro de 1951. — O Engenheiro Director, *Carlos Couvreur*.

#### Gabinete do Ministro

O «Diário do Governo», n.º 246, I Série, de 24 de Novembro, publica o seguinte:

#### Decreto-Lei n.º 38.535

Verificando-se que o custo de exploração contribui para o agravamento das dificuldades económicas das empresas de caminhos de ferro que empregam determinados sistemas de tracção, o Decreto-Lei n.º 38:245, de 9 de Maio de 1951, fixou as taxas do imposto ferroviário atendendo ao sistema de tracção empregado nas linhas a que se aplicam.

Por outro lado, estabeleceram-se no mesmo diploma taxas mais elevadas para as linhas electrificadas cuja exploração não esteja ainda incorporada na concessão única, a fim de que estas linhas contribuam para a maior eficiência económica dos transportes ferroviários, realizando-se, embora por forma indirecta, o objectivo expresso na base I da Lei n.º 2:008.

Nestes termos, a taxa do imposto ferroviário aplicável à linha de Cascais é, consoante o disposto no n.º 3.º do artigo 2.º do citado Decreto-Lei n.º 38:245, de 24 por cento, quando anteriormente era de 12 por cento.

Todavia o Governo não elevou a referida taxa para aquela percentagem sem se ter assegurado previamente de que o novo encargo daí advindo cabia plenamente nos saldos de exploração, não comprometendo assim o seu equilíbrio financeiro, nem prejudicando o seu normal desenvolvimento.

Tendo-se, porém, verificado, após vistoria realizada pelos competentes serviços técnicos do Estado, ser indispensável — a fim de que tão importante serviço ofereça ao público não só os necessários meios de transporte, mas ainda dê garantias da maior comodidade e segurança do seu funcionamento, evitando-se assim a repetição de acidentes ocorridos — o reequipamento urgente de material circulante, a renovação da via, o aperfeiçoamento e complemento da sinalização na estação do Cais do Sodré e a sua instalação na estação de Cascais, além de outros trabalhos, foram



estes melhoramentos impostos à empresa nos termos legais e contratuais em vigor.

Muito embora as aquisições e trabalhos impostos à empresa constituam obrigações legais e contratuais, averiguou-se, mediante inquérito a que se mandou proceder para o efeito, que a liquidação dos compromissos assumidos com os investimentos que houve e há a fazer com as aquisições e trabalhos referidos não pode realizar-se por conta dos saldos de exploração, tanto mais que a empresa se comprometeu a fazê-la em quatro anos, nem lhe é possível recorrer no momento a operação de crédito com o mesmo fim.

Nestes termos, o Governo julga que a solução mais razoável e que se justifica plenamente é o estabelecimento de um regime transitório na liquidação do imposto ferroviário devido.

Este regime vigorará por quatro anos, prazo dentro do qual, como já se disse, a empresa se obrigou a liquidar os compromissos acima referidos.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. A liquidação do imposto ferroviário das linhas electrificadas não exploradas pela titular da concessão a que se refere a base 1 da Lei n.º 2.008, de 7 de Setembro de 1945, passará a ser feita pela aplicação da taxa de 12 por cento, durante o prazo de quatro anos, a contar de 1 de Novembro de 1951.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 24 de Novembro de 1951. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira* — *Artur Águedo de Oliveira* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich* — *Manuel Maria Sarmiento Rodrigues* — *Fernando Andrade Pires de Lima* — *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês* — *Manuel Gomes de Araújo* — *José Soares da Fonseca*.

## Linhas Estrangeiras

**ESTADOS UNIDOS** A Associação Americana dos Caminhos de Ferro anunciou que as encomendas de locomotivas, em Setembro passado, foram de 444 diesels e 15 locomotivas a vapor, ou seja o número mais elevado até agora registado. As encomendas nos nove primeiros meses de 1951 totalizaram 1.327 locomotivas contra 1.439 durante o período correspondente de 1950 e as entregas elevaram-se a 1.856 contra 1.693, respectivamente.

**ESPAÑA** Pelo respectivo Conselho de Administração foi nomeado Director-Adjunto da RENFE, o sr. engenheiro Alfredo Moreno Uribe, que vinha exercendo, com muito zelo e competência, o cargo de Subdirector, assim como outros lugares que desempenhou ao serviço dos caminhos de ferro espanhóis.

## Publicações recebidas

Anuário dos C T T — 1950

Está publicado o Anuário dos C. T. T., referente a 1950 e que nos dá conta do movimento dos serviços, sua organização e melhoramentos introduzidos.

No intuito de melhorar o rendimento e facilitar a fiscalização dos respectivos serviços, integraram-se as estações urbanas de Lisboa e Porto, que dependiam das correspondentes centrais telegráficas, na orgânica das circunscrições de exploração da Estremadura e do Douro Litoral.

Durante o ano de 1950 inauguraram-se mais três expressamente construídas para os C. T. T., nas seguintes localidades: Covilhã, Santa Bárbara de Nexe e Livramento.

**FINALMENTE**  
CHEGARAM NOVAS REMESSAS DA  
The Red Hand Compositions Co - Londres

Tintas inglesas  
anticorrosivas  
e decorativas



Tintas especiais  
para navios de  
ferro e madeira

**RED HAND**

MARCA REGISTRADA

AGENTES E DEPOSITÁRIOS:

**D. A. KNUDSEN & CO. LTD. — LISBOA**

Cais do Sodré, 8, 2.º — Telfs. 22787 - 22790 - 31163

## MUTUALIDADE

NA CONSTRUÇÃO CIVIL

**COMPANHIA DE SEGUROS**

RECOMENDADA PELA C.ª DOS CAMINHOS DE FERRO

**SEGUROS EM TODOS OS RAMOS**

CORRESPONDENTES EM TODO O PAÍS

**Largo do Carmo, 18, 1.º Esq. — LISBOA**

TELEF. 25364 - 5

**THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.ª**

CASA FUNDADA EM 1865

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em

PRAIA DO RIBATEJO — CAIXARIAS — PAMPILHOSA DO BOTÃO E CARRIÇO

EXPORTADORES DE MADEIRAS — PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

End. Telef. — Thocrusilhos

Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo

Escritório em Lisboa — 4. LARGO DE STEPHENS, 5

End. Teleg. — Snadek

Telefone n.º 21868



## Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

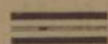
LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Kms.

Capital: Esc. 13:500.000\$00 (ouro) ou £ 3.000:000

ENDEREÇO TELEGRÁFICO

LOBITANGA { LISBOA  
LOBITO  
LONDRES

O MAIS CURTO CAMINHO  
ENTRE A EUROPA E A  
ÁFRICA CENTRAL



ESCRITÓRIOS:

SEDE: Largo do Barão de Quintela, 3-1.º — LISBOA

TELEFONE: 30978

COMITE DE LONDRES: Princes House —

95, Gresham Street, Londres E. C. 2

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)

## COMPANHIA DE SEGUROS «BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa  
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



**SEGUROS:** Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

## Fassio, Limitada

TRACTORES



MÁQUINAS AGRÍCOLAS  
— E INDUSTRIAIS —



20, RUA JARDIM DO REGEDOR, 32 LISBOA

Telefones: 31902/3/4



## ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Condecorada em 1947 com o Grau de  
Comendador da Ordem de Instrução Pública

INTERNATO E EXTERNATO  
(SEXO MASCULINO)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

Liceal, Comercial, Ciclo  
Preparatório e Instrução Primária  
com Aulas Infantis



LARGO DO CONDE BARÃO, 47 — LISBOA  
(PALÁCIO CONDES DE PINHEL)

TELEFONE: 62430



# Graham's Port

A venda nos melhores Bars, Hotéis e Restaurantes do País



DISTRIBUIDORES:

**Lisboa** — José Luiz Simões, Largo do Chiado, 17

**Porto** — Daniel Lapa, Rua da Alegria, 318

**Coimbra** — M. Alves Sereno, Terreiro de S.º António, 6

**Figueira da Foz** — Agência Central de Representações, Passeio Infante D. Henrique, 30

**Linha de Cascais** — Estabelecimentos Paulino d'Almeida, Ld.ª, Monte Estoril



Agentes: **Guilherme Graham Jnr. & C.ª**

Rua dos Fanqueiros, 7-LISBOA

Rua dos Clérigos, 6-PORTO

# Papelaria — Fernandes — Livraria

*Fernandes & C.ª, L.ª*

13, Largo do Rato, 13-B — LISBOA — 145, R. do Ouro, 149

TELEF. P. A. B. X. 61116 End. Teleg. «PAPELARIA» TELEF. 28361



Completo sortido de todos os artigos do seu comércio  
Armazém de papéis, cartão, fio e artigos de escritório



OFICINAS DE

LITOGRAFIA

TIPOGRAFIA

ENCADERNAÇÃO



SACOS E SOBRESCRITOS



Secções de Livraria, Mobiliário e Material Escolar

# Fassio, Limitada

TRACTORES



MÁQUINAS AGRÍCOLAS  
— E INDUSTRIAIS —



20, RUA JARDIM DO REGEDOR, 32 LISBOA

Telefones: 31902/3/4

# António Moreira Rato & Filhos, Lda.



MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

CIMENTO TEJO

MÁRMORES — CANTARIAS

GRÉS — LOIÇA SANITÁRIA



Telefones: 60879 - 63708

Telegramas: Ratofilhos

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F

L I S B O A





# Tosse ?

## BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

GOTAS

XAROPE